

関西業務ニュース

2013年2月22日No.211

JR東海労働組合新幹線西地方本部

発行 小林 國博 編集 業務部

2月19日、業務委員会開催。

前回の業務委員会（2月16日）で持ち越した「ダイヤ改正及び乗務員行路・交番」に関する申し入れの議論、並びに『「申」第22号、ダイヤ改正及び乗務員行路・交番』に関する追加申し入れについて業務委員会を開催。

現場の実態を無視した会社対応を糾弾！ 安全軽視のいい加減な対応は許さない！

先ず、持ち越した「申」第22号の申し入れについて議論を行いました。

《若干のやりとり》

1-⑰について

組合：「編成長などにより適切に設定」という表現はおかしくないか。全て同じ長さだ。

会社：編成長は、列番設定の省略等昨年と同じ回答をしている。

組合：むちゃくちゃな回答である。

会社：ダイヤ作成上問題ない、必要な時間は確保している。

組合：エンド交換してどれくらい時間がかかるか分かるか。発車前2, 3分くらいで車掌と列番の知照をしている状況である。もう少し作業に余裕を作るべきだ。敢えて短い時間を作る必要はない。

会社：声があることは聞いておく。然るべき所には伝える。

1-⑱について

組合：品川泊の徒歩時間を算入しない理由はあるのか。この回答では議論が成立しない。

会社：労働時間は点呼から点呼までだ。起床から労働時間に入れるとおかしくなる。

組合：ほかの所でも大なり小なりあるが、品川となる理由は何故か理解できているのか。点呼箇所までの距離があるからだ。

会社：距離があることは認識している。物理的に離れているが、品川だけとはならない。

組合：設備を変えればいい。

会社：声があったことは伺うが、起床時刻が足りないということか。

組合：実際にほかより時間が掛かる。休養室が遠いから点呼を受けるために早く起きなければならない。

会社：起床後、点呼時刻までどれくらいあったらいいのか、確かに泊まる位置は色々あると思う。

組合：会社が遠くに配置している責任がある。起床時刻20分を譲ってもほかとは違う、

対面点呼を省略するなり是非考えること。強く言うておく。

会社：アイデアがあるということは伺う。

2-①-七について

組合：できる話だから、是非、実現出来るように努力すること。

会社：アイデアはお聞きしておく。

2-①以降の申し入れ項目については、2-①-七を除き、概ね1-①～1-⑱までの申し入れに対する個別具体的な申し入れのため、これまでの以上の回答は得られないと判断し議論はしませんでした。

《『「申」第22号、ダイヤ改正及び乗務員行路・交番』に関する追加申し入れに対する会社回答》

I. ダイヤ改正により規定の訂正、差し替え等が発生する。また、年間を通して規定の訂正、差し替えが頻繁に行われていることについて。

1. これらは業務に必要なものか明らかにすること。

【回答】 規定の訂正等については、業務上必要な作業である。

2. 差し替え、訂正の時間にかかっている時間を把握しているのか明らかにすること。

【回答】 規定の訂正についてかかる時間については、規定の訂正内容や個人により作業時間は異なるものの、いずれも労働時間内に出来る範囲内と認識している。

3. 差し替え、訂正等の作業にかかった時間を労働時間として付加すること。

【回答】 現行通りとする。

II. 新大阪引上げ3・4番線使用開始に伴う説明、及び要求について

1. 新大阪～新大阪引上げ3・4番線間の運転時分が2分30秒と設定されているが、運転方法を明らかにすること。

【回答】 A T C自動による運転となる。尚、同区間の運転取り扱い及び歩行ルート等については訓練で周知する。

2. 庫内の設備について、他の庫（他の車両所の庫、引上げ1・2番線等）との違いについて明らかにすること。

【回答】 A T C化「列車防護スイッチ整備」、固定柵整備、接近警備警報装置「放送・回転灯」されたことが異なっている主な点である。

3. 安全上、現行の運転取扱いに定めてある仕業検査庫内の運転速度及び車止め標識に向かつての運転取扱いと同じ取り扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

Ⅲ. 品川～品川引上げ線間の運転時分が2分と設定されていることについて。

1. 品川～品川引上げ線の運転方法について明らかにすること。

【回答】ATC自動による運転となる。尚、同区間の運転取り扱いについては訓練で周知している。

2. 現行の設備との違いを明らかにすること。

【回答】ダイヤ改正以降は、一旦停止位置目標を撤去する。

3. 新大阪と品川の引上げ線及び庫内安全設備に違いがあるのか明らかにすること。

【回答】新大阪引き上げ線と品川引き上げ線の運転設備は同等である。

4. 安全上、現行の運転取扱いに定めてある仕業検査庫内の運転速度及び車止め標識に向かっての運転取扱いと同じ取り扱いとすること。

【回答】そのような考えはない。

Ⅳ. 地上係員及び清掃作業係員の安全確保について

1. 地上係員及び清掃係員の傷害事故防止はどのように安全確保されているのか明らかにすること。

【回答】入出庫時の自動放送やパトライトを点灯させ、係員に列車接近を知らせる。清掃係員については、ダイヤ改正までに関係する係員に対して事前に安全教育を実施する。サービスデッキ及び軌道階により要注意箇所の周知徹底を行い事故防止を図る予定である。

2. 万が一、傷害事故が発生した場合の責任の所在を明らかにすること。

【回答】障害事故が発生しないよう、安全教育や指導を徹底していく。

《若干のやりとり》

1-②について

組合：多くの乗務員が差し替え、訂正を労働時間外でやっている。

会社：会社では、行路の中にある手待ち時間で対応という認識である。場合によっては予備の時間を活用してもらっても構わない。

組合：手待ち時間とは、どの時間か。

会社：到着時間から遅延対応時分等の時間である。

組合：遅延対応はそのような性格のものではなく、それで終わるような分量でもない。最近でもかなり出ている。手待ち時間では終わらない。

会社：行路のいくつかの手待ち時間を使ってほしい。

組合：N700Aの緊急通報装置の訂正資料はいつ出たか把握しているか。2月8日から走るのに6日か7日に出たのではないか。

会社：乗務員の取り扱いが変更になり遅くなった。

組合：本来業務に必要ななら訂正の時間を付けるべきだ。訂正の確認をいつ行っているか知っているのか。

会社：翌月の訓練でやっている。

組合：訂正確認をしているということはやれということだ。一年にどれくらいの訂正があるか把握しているのか。

会社：訂正の内容によるが、ダイヤ改正などは確かに増える。

組合：どれくらい時間がかかっているのか把握しているのか。あまりにもいい加減である。

会社：いい加減ではない。

組合：例えば、12月から10件の訂正があるがすごい時間だ。

会社：実際、人によって何分かかっているかはまちまちである。

組合：詭弁で誤魔化しである、納得いかない。会社のいう手待ち時間で出来ると思っ
ているのか。

会社：労働時間内で出来る認識である。

組合：本来業務も疎かになる。あまりにも安全を軽視している。

会社：簡単に言っているつもりはない。

組合：乗務員の作業実態を把握しているのか。いい加減に考えているのではないか。

会社：把握している。回答の通りである。

組合：自分の時間を使ってやむを得ずやっている。乗務員に手待ち時間の認識はない。

会社：自分の時間を使ってやる人もいるだろうが、会社としては手待ち時間である。

組合：多くの乗務員が時間外でやっている。実際把握しているのか答えるべきである。

会社：その時々、いま例として出しているが内容も色々ある。何分かかるか、どういう
状態でやるかシュミレーションする必要がある。

組合：例えば12月と1月、どれくらいかかると予測しているのか。

会社：常に不定期に発生している。実際見ているわけではない。

組合：みんな、労外でやっている。把握してないからこういう回答が出てくる。だいた
いでいいから回答できないのか。納得できる内容ではない。

会社：回答の通りである。

組合：把握してないという認識でいいのか。

会社：回答の通りである。把握している時間は言わない。

組合：把握しているのであれば言うべきだ。

会社：言う必要はない。

1-③

組合：以前は時間を付けてやらせていた時期があるのではないか。

会社：そのような認識はない。

組合：例えば訓練時間でやらせていたのではないか、J R時代はなかったのか。

会社：そのような認識はない。

組合：時期、ボリュームもあるが訓練で時間を取るなり出来ないのか。

会社：現状では現行通りであるが、訓練とか時間を付けるとか提案があったのは聞いておく。

2-①

組合：入出庫の表現を使っているが庫ではないのか。建屋の中にあるのは庫内という認識だ。

会社：入出庫という表現は苦慮するところであるが、設備場の違いがある。庫としての設備ではない。引き上げ線である。

組合：庫だから速度を10Km/hにすべきである。

会社：認識が違う。ATC入れ換えだから10Km/hである。運転方式がATC取り扱いになるからである。

組合：現状の品引はATC10Km/hで運転しているのではないか。

会社：サービスデッキからマニュアルで10Km/hに落としている。今回、取り扱いを統一しただけである。

組合：取り扱いを統一するなら安全な10Km/hにすべきである。

会社：東京駅と同じ扱いとの認識であり、防護されており通常の運転をやらしてもらえばいい。

組合：では何故、品引は10Km/hという規制をかけていたのか。

会社：今まではサービスデッキ若しくは庫で統一していた。今後はATCにして制限30Km/hと取り扱いを統一した。

組合：整合性がない。何故、これまでしなかったのか。

会社：品川しかなかったからである。運転する側は取り扱いがシンプルで明快になったのではないか。

組合：設備が変わらないのに解明されてない。品引は停目も見えにくいし慎重になって運転している。

会社：見えにくいのであれば改善しなければならないが、停目で止めていただく。

組合：駅の停車時では3両手前をホームの号車札を見てブレーキを取るが、どうするか。

会社：何か目標を考えているようだ。

組合：今まで10Km/hで運転していたのをいきなり変更になるのに不安感がある。慎重になって遅れる認識があるがそれでもいいのか。

会社：この場で遅れても結構とは言えない。余裕時分があるはずである。

組合：全員ハンドルを持たせないのだから、遅らす運転士も出てくるのではないか。

会社：全く初めての取り扱いではない。ほかの駅の取り扱いと変わらない。

組合：初めての取り扱いでありほかと一緒にとはならないのではないか。

会社：訓練で周知するし、初めての時は管理者が添乗する。

組合：清掃作業者はデッキに出ているのか。

会社：いると思う。

組合：清掃道具とか台車等いろいろあるが安全面は大丈夫か。

会社：危ないときは列防スイッチを押すとか教育している。駅の入線時と同じである。

組合：万が一と言うときはどうするのか。

会社：当然、停めてもらう。安全優先である。

組合：手歯止めの位置は変わるのか。

会社：訓練で説明する。

組合：出庫時は40 Km/hか。

会社：そうである。

組合：庫の認識であり、労働組合として納得いかない。会社は引き上げ線と言っているが納得いかない。何かあったら会社の責任だ。

以上